VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 73)
z dnia 4 kwietnia 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 73)

4 kwietnia 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, przeprowadziła:

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 348).

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Mariusz Rzyski** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Ryszard Siepietowski** dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Krośnie, **Janusz Stachowicz** dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Rzeszowie, **Robert Tarsa** dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Jeleniej Górze, **Włodzimierz Zientarski** prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia KIEROWCA.PL.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Łukasz Grabarczyk** – legislator z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu, otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam wszystkich bardzo serdecznie. Szanowni państwo, Marszałek Sejmu, po zasięgnięciu opinii Prezydium Sejmu, skierował do pierwszego czytania w Komisji Infrastruktury poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami, druk nr 348. Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia obejmuje pierwsze czytanie powyższej ustawy. Czy ze strony posłów są jakieś uwagi do porządku dziennego? Nie słyszę uwag. W tej sytuacji stwierdzam, że Komisja przyjęła zaproponowany porządek dzienny przez aklamację.

Informuję, że projekt ustawy z druku nr 348 został zgłoszony przez grupę posłów. Pod projektem widnieją podpisy wielu posłów, między innymi pani poseł Ewy Drozd, która jest obecna na dzisiejszych obradach Komisji Infrastruktury. Bardzo proszę pani poseł o zajęcie miejsca w prezydium Komisji i zreferowanie założeń projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami.

Zanim dokona się pewne przegrupowanie organizacyjne, chciałbym jeszcze bardzo serdecznie powitać gości uczestniczących w naszych obradach. Wiem, że na sali są m. in. przedstawiciele wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, są także przedstawiciele resortu infrastruktury i stowarzyszeń zrzeszających kierowców oraz reprezentant Najwyższej Izby Kontroli. Wszystkich państwa witam w imieniu prezydium naszej Komisji. Jesteśmy prawie w komplecie i możemy, w związku z tym, rozpocząć procedowanie druku nr 348. Oddaję głos pani poseł Ewie Drozd. Bardzo proszę.

Poseł Ewa Drozd (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący, za udzielenie głosu i za zaproszenie na posiedzenie Komisji Infrastruktury. Mam przyjemność przedstawić państwu projekt ustawy, który jest konsekwencją ustawy, którą przyjęliśmy, jak zapewne państwo sobie przypominacie, w maju 2013 r. Tamta ustawa zezwalała na utworzenie w miastach, które wcześniej nie posiadały tego rodzaju uprawnień, ośrodków egzaminacyjnych, oddziałów lub filii WORD funkcjonujących już na terenie naszego kraju. Potrzebna była do tego zgoda sejmiku i decyzja marszałka województwa. Miasta, w których tworzono tego rodzaju filie, czy też oddziały, musiały spełniać określone warunki ustawowe.

Chcę państwu przypomnieć, że podczas procedowania wspomnianej ustawy pojawiało się mnóstwo wątpliwości, pytań i obaw, które jednak nie znalazły potwierdzenia

w rzeczywistości. Upłynęły cztery lata od momentu wejścia w życie ustawy i na terenie naszego kraju funkcjonuje ponad 30 tego rodzaju placówek i tworzą się kolejne. Wskazują na to posiadane przez nas informacje. Wiemy też, że tego rodzaju filie cieszą się dużą popularnością pośród lokalnej społeczności. Wynika to z faktu, że jest to rozwiązanie prospołeczne, wychodzące naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców.

Projekt z druku nr 348 to konsekwencja tego, co zdarzyło się w roku 2013. Proponujemy, żeby w filiach ośrodków, które powstały i które posiadają odpowiednio przygotowaną bazę, można było zdawać teoretyczne egzaminy na wszystkie kategorie prawa jazdy. W myśl ustawy z 2013 r. taka możliwość nie istniała. Informuję państwa, że nowopowstałe ośrodki są obecnie w pełni przygotowane do tego, aby przeprowadzać teoretyczne egzaminy. Wystarczy udzielenie zgody przez PWPW na odblokowanie właściwej linii i można prowadzić egzaminy, o ile oczywiście dyrektor macierzystego WORD w odpowiedni sposób zorganizuje pracę egzaminatorów. Jeśli tak się stanie, to nie ma najmniejszego powodu, żeby mieszkańcy musieli jeździć po 70 kilometrów, żeby móc zdać tego rodzaju egzamin w macierzystej jednostce WORD.

Druga zmiana, którą proponujemy wprowadzić tą nowelizacją, dotyczy możliwości zdawania praktycznych egzaminów na kategorię B+E. Zaznaczam, że te propozycje nie są obligatoryjne. O ich ewentualnej realizacji zdecydują samodzielnie ośrodki, sejmiki i macierzyste WORD. Do nich będzie należała ostateczna decyzja o tym, czy filie działające na ich terenie są wystarczająco przygotowane do tego, żeby przeprowadzić teoretyczny i praktyczny egzamin na prawo jazdy.

Wydaje mi się, że proponowane zmiany powinny zyskać poparcie państwa, członków Komisji Infrastruktury. Zasługują one z pewnością na przemyślenie i dyskusję. Podkreślam, że zmiany mają prospołeczny charakter i wychodzą naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców mniejszych miejscowości. Gdybyśmy przyjęli tę nowelizację, to oznaczałaby ona dużą korzyść i ułatwienie dla wielu młodych ludzi, którzy starają się o uzyskanie prawa jazdy. Z reguły to właśnie ta kategoria Polaków zdaje egzaminy w WORD i boryka się z problemami związanymi z organizacją czasu i odpowiednich środków, ponieważ staje przed koniecznością np. pokonania 70 kilometrów dzielących ich od ośrodka egzaminacyjnego. To wszystko odpowiednio kosztuje.

Bardzo proszę Wysoką Komisję o pochylenie się nad wniesionym projektem ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami. Proponowane zmiany, jeśli zostaną przyjęte, mogą zostać wdrożone przez ośrodki, które chcą je wdrażać i które są do tego typu aktywności odpowiednio przygotowane. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję pani poseł reprezentującej autorów projektu ustawy. Gdyby był obecny pan minister Szmit, to w tej chwili on powinien zabrać głos, ale jak państwo widzicie, minister jeszcze do nas nie dotarł. Z posiadanych przeze mnie informacji wynika, że minister dzielnie usiłuje przebić się przez zakorkowaną Warszawę. Niedługo powinien do nas dołączyć. Żeby nie tracić czasu proponuję, abyśmy teraz rozpoczęli debatę na temat projektu ustawy, zgodnie z regułami pierwszego czytania. Zakładam, że w dyskusji pojawią się pytania do wnioskodawców, którzy podpisali się pod projektem ustawy.

Szanowni państwo, chciałbym wykorzystać okazję, że na sali znajdują się przedstawiciele różnych stowarzyszeń i jeśli wyrażą zgodę, to w pierwszej kolejności oddałbym im głos, aby poznać ich opinię na temat przedłożonego projektu nowelizacji. Proszę tylko, żeby osoby wypowiadające się przedstawiały się do mikrofonu na potrzeby stenogramu. Nie wszyscy się znamy i taka prezentacja jest konieczna.

Rozumiem, że państwo posłowie nie mają nic przeciwko temu, aby jako pierwsi wypowiedzieli się nasi goście. Nie widzę, żeby ktoś się sprzeciwiał. Dziękuję. A zatem oddaję głos przedstawicielom stowarzyszeń kierowców i wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Uważam, że posłowie powinni poznać państwa stanowisko, a następnie podzielą się własnymi uwagami i przemyśleniami na temat projektu z druku nr 348.

Otwieram debatę w ramach pierwszego czytania ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami. Kto z państwa chciałby zabrać głos? Nikt z przedstawicieli strony

społecznej nie wykazuje na razie chęci do dyskusji, ale widzę, że zgłasza się pan poseł Grabarczyk. Skoro tak, to bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, występuję z głosem wspierającym przedłożony projekt ustawy. Wydaje mi się, że ustawodawca powinien zachowywać się konsekwentnie. Jeżeli powiedział A, czyli zgodził się na tworzenie filii, to po okresie sprawdzenia jak one funkcjonują, czy są wystarczająco wydolne i dobrze zorganizowane, ustawodawca powinien także powiedzieć B, czyli podnieść status filii i nadać im prawo prowadzenia egzaminów na prawo jazdy.

Moim zdaniem, dalsze rozwijanie z naszej strony uzasadnienia dla projektu nie jest potrzebne. Nie ma takiej konieczności. Państwa, którzy przybyli dziś jako goście na nasze obrady, zachęcam, aby podzielili się swoimi doświadczeniami w tym zakresie. Czy podzielacie taką opinię, że jesteście już wystarczająco dobrze zorganizowani, macie wystarczające doświadczenie, żeby podołać dodatkowym kompetencjom? Pamiętajmy, że kompetencje to także obowiązki, a skoro mowa o obowiązkach, to należy mieć na uwadze również odpowiedzialność. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Widzę, że zgłasza się pani poseł Monika Wielichowska. Bardzo proszę.

Poseł Monika Wielichowska (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w ubiegłej kadencji Sejmu miałam okazję przeprowadzać w Wysokiej Izbie projekt ustawy o kierujących pojazdami. Dlatego dobrze pamiętam prace i to, że dokładnie i szczegółowo rozważaliśmy różne rozwiązania. Mówiliśmy wówczas, w trakcie prac, że teraz mówimy A, a w przyszłości powiemy B, jeśli wystąpi taka potrzeba.

Chciałabym wesprzeć głos posła Cezarego Grabarczyka. Nowelizacja tworzy możliwości. Przepisy są fakultatywne, a nie obligatoryjne. To po pierwsze, a po drugie, ułatwiają one bezkosztowo życie Polakom. Moim zdaniem projekt ustawy powinien być procedowany i ostatecznie należy go przyjąć, ponieważ na to zasługuje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Czekam na następne zgłoszenia do dyskusji. Zanim udzielę głosu kolejnym dyskutantom, chciałbym serdecznie powitać pana ministra Jerzego Szmita, który szczęśliwie dotarł na nasze obrady. Informuję pana ministra, że wysłuchaliśmy już uzasadnienia projektu przedstawionego przez wnioskodawców. W tej chwili jesteśmy w trakcie debaty. Proponuję, abyśmy pozwolili panu ministrowi nieco odsapnąć. Wysłuchamy w tym czasie dwóch lub trzech głosów z sali, po czym pan minister odniesie się do procedowanego projektu. Czekam na sygnał ze strony pana ministra, że jest już gotowy.

Kto z państwa chciałby się wypowiedzieć na temat projektu ustawy? Pan Zientarski, bardzo proszę.

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia KIEROWCA.PL Włodzimierz Zientarski:

Włodzimierz Zientarski Stowarzyszenie KIEROWCA.PL. Proszę państwa, wiele razy zdarzało mi się brać udział w obradach Komisji i uczestniczyć w bardzo ważnych posiedzeniach, ale rzadko mogłem stwierdzić, że raduje się moje serce, iż prace Sejmu idą w takim, a nie innym kierunku, że podjęta została decyzja, która jest ważnym krokiem we właściwą stronę. Chodzi o to, że nareszcie to, co ma wykonać obywatel, przybliża się do niego, a nie musi on chodzić, biegać i szukać oraz tracić czas i pieniądze. Wreszcie władza w jakimś sensie zbliża się do obywatela. Bardzo mnie to cieszy, że zacieśniają się tego typu relacje, że wszystko jest znacznie bliżej rodaków. Do tej pory raczej bywało tak, że obywatel musiał szukać miejsca, w którym czekała na niego władza.

Szanowni państwo, generalnie rzecz biorąc, jako stowarzyszenie KIEROWCA.PL zauważamy pewne, charakterystyczne zachowanie ministerstwa. Otóż, być może użyję nieparlamentarnego określenia, ale naszym zdaniem resort wreszcie przestał działać na tzw. pałę, czyli bez przygotowania. Naszym zdaniem przedstawiony projekt to krok

we właściwym kierunku. Może wybiegam za bardzo marzeniami w przyszłość, ale odczytuję go w ten sposób, iż ta ustawa to ruch w kierunku jeszcze większego zbliżenia działań administracyjnych w stronę obywateli. Na razie jesteśmy na takim etapie, że cały czas funkcjonuje jeszcze dawna, stara struktura, natomiast my staramy się do tej starej struktury włączyć coś, co jest nową myślą. Czasami mam obawy, czy PiS nie jest przypadkiem zbyt ostrożny w niektórych swoich działaniach. Mam na myśli bezpieczeństwo na drodze. Odnoszę bowiem wrażenie, że o ile w innych dziedzinach, czysto politycznych, Prawu i Sprawiedliwości nie brakuje odwagi w działaniu, tak w sferze bezpieczeństwa na drogach zbyt często mamy do czynienia z wrzuceniem jakiegoś pomysłu, który najpierw, jak to się mówi, będzie sprawdzony w boju, a dopiero potem zobaczy się co dalej.

Szanowni państwo, uważam, że kolejny krok powinien być zrobiony już teraz. Jest to możliwe. Dlaczego nie? Ale jeśli nie, to trudno, niech i tak będzie. Uważam jednak, mimo wszystko, że można by pójść dalej. Moim zdaniem, nic nie stoi na przeszkodzie, żeby egzaminy teoretyczne przeprowadzać w starostwach. Byłoby to jeszcze bliżej obywatela. Potrzebna infrastruktura, w zasadzie, jest gotowa. Potrzeba tylko trochę więcej odwagi, żeby stwierdzić, że idziemy jeszcze bardziej w stronę ludzi, bo chcemy im pomóc.

Powinniśmy jednak pamiętać o jeszcze jednej kwestii. Musimy opanować bardzo newralgiczną część całej układanki, a mianowicie nauczanie praktyczne. Obok teorii mamy przecież praktykę. Wykonaliśmy ogromną pracę, jeśli chodzi o pytania egzaminacyjne, ale to nie wszystko, czym musimy się zająć. Poza tym, na marginesie mówiąc, w tym obszarze nadal wiele pozostaje do zrobienia. Za przeproszeniem, idiotycznych pytań jest nadal za dużo. Przepraszam, ale zaczynam się nieco emocjonować, ponieważ ten temat wywołuje u mnie silne reakcje. Uważam, że należałoby powołać specjalną komisję, zresztą, o ile się nie mylę, ministerstwo ją powołuje, w celu zbadania pytań egzaminacyjnych.

Szanowni państwo, mam wielką nadzieję, że spotkamy się ponownie za czas jakiś i wtedy pojawią się konkretne propozycje dotyczące tego co zrobić, żeby z polskich szkół zaczęli wychodzić uczniowie, którzy nie tylko wiedzą, ale również umieją. Cóż to bowiem takiego jest owo bezpieczeństwo na drodze? Otóż, jest to coś, co wymaga odpowiedniego zaprogramowania naszego komputera, czyli mózgu, i to już od jak najwcześniejszych lat życia. Pozwoli to na podejmowanie przez polskich kierowców właściwych decyzji w momentach krytycznych. Nie będzie tak, że kierowca się zastanawia, co jest napisane i w jakim paragrafie. On będzie miał wszystko zakodowane w głowie i będzie działał automatycznie i prawidłowo. To taka nadzieja na przyszłość, którą pozwoliłem sobie państwu przedstawić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję za tę wypowiedź. Można powiedzieć, że przedstawiła ona kolejną propozycję rozwiązania problemu. Mam na myśli przybliżenie do obywatela poprzez ewentualne egzaminy w starostwach. Jest to rozszerzenie dyskusji, ale chyba warto się nad tym pomysłem zastanowić. Widzę, że pan minister skrzętnie notuje tego rodzaju propozycje. Nie ulega wątpliwości, że w obszarze naszego zainteresowania mieści się każde działanie ułatwiające życie obywatelom. Z drugiej strony musimy jednak pamiętać o warunkach egzaminowania i jego kosztach. System organizacji egzaminów nie może obniżać ich poziomu i jakości. Na razie mechanizm funkcjonuje tak jak funkcjonuje. Czasami sprawdza się powiedzenie, że lepsze jest wrogiem dobrego.

Czy znajdujecie państwo jeszcze jakiś obszar do dyskusji na tym etapie procedury? Bardzo proszę, kto następny chciałby zabrać głos? Mamy zgłoszenie przedstawiciela WORD. Proszę o podanie nazwiska do protokołu.

Dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Krośnie Ryszard Siepietowski:

Ryszard Siepietowski, WORD Krosno. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, mam pewne zastrzeżenia odnośnie omawianego projektu ustawy. Jeśli chodzi o pkt 1, to moim zdaniem jest problem z kategorią B+E, i uważam go za nie do przejścia. Już wyjaśniam dlaczego. W filiach, czy też w oddziałach, jak zwał tak zwał, w każdym razie w mniejszych miastach ruch drogowy nie jest na tyle intensywny, aby kierowca ciężkich pojazdów, kategorii B+E, czytaj TIR, był w stanie realnie wykazać się posiadaną wiedzą i umiejęt-

nościami. Chodzi mi w tym przypadku głównie o kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. To pierwsza uwaga.

Jeżeli chodzi o pkt 2 projektu ustawy, to zwracam uwagę, że nie mówi on o tym, jakoby część teoretyczna miała być przeprowadzana wyłącznie w filiach i w macierzystych oddziałach. Mówi on natomiast, że egzamin będzie można przeprowadzić w dowolnym mieście wskazanym przez marszałka województwa. Może to doprowadzić do sytuacji, że wolą marszałka i sejmiku wojewódzkiego egzaminy będą się odbywać w dowolnie wskazanym mieście w Polsce. Tak przedstawiają się moje uwagi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. O zabranie głosu proszę następnego mówcę. Proszę się przedstawić.

Dyrektor WORD w Jeleniej Górze Robert Tarsa:

Dzień dobry państwu, Robert Tarsa, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Jeleniej Górze. Muszę się przyznać, że byłem jednym z niewielu zwolenników utworzenia filii. Uważam bowiem, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego to instytucje usługowe wobec obywateli. Wśród dyrektorów WORD miały miejsce niekiedy bardzo ostre dyskusje na temat tego, czy taka propozycja zbliżenia się do obywateli ma w ogóle sens. Mogę o problemie mówić tylko na podstawie własnego doświadczenia. Za zgodą i przy pomocy sejmiku zostały na naszym terenie utworzone dwa ośrodki terenowe WORD w Jeleniej Górze. Jeden z nich powstał w Bolesławcu, a drugi w Głogowie. Dotychczasowe doświadczenia związane z tymi ośrodkami są dobre, a nawet powiedziałbym, że bardzo dobre. Przybliżenie ośrodków egzaminacyjnych do obywateli spotkało się z bardzo pozytywną reakcją w odbiorze społecznym.

Jeśli chodzi o krok następny, który przewiduje projekt ustawy, to mówiąc o moich ośrodkach terenowych, chcę państwa poinformować, że jesteśmy technicznie przygotowani, aby na tych samych stanowiskach komputerowych, na których prowadzi się egzaminy na kategorie A i B, prowadzić egzaminy na inne kategorie. Oznacza to, że mieszkańcy miast i okolicznych terenów, na których nie ma siedzib macierzystych WORD, nie będą już musieli jeździć tylko na egzamin teoretyczny do ośrodka macierzystego, który faktycznie czasami jest oddalony o kilkanaście, a nawet niekiedy kilkadziesiąt kilometrów od ich miejsca zamieszkania. Dzięki temu nie będą już musieli tracić czasu na dojazdy, odpadnie im zwalnianie się ze szkoły lub pracy itd. Od strony technicznej wygląda to tak, że zostaje uruchomiona dodatkowa aplikacja, którą już mamy. Chodzi o oprogramowanie z Państwowej Wytwórni Papierów Wartościowych. Na istniejącym już stanowisku egzaminator jedynie uruchomi egzamin na kategorię C lub D. Jest to proste i nieskomplikowane działanie. Wynika ono nawet nie tyle z potrzeb WORD, ale z faktu, że jako ośrodek spotykamy się z głosami wielu zdających i staramy wychodzić im naprzeciw. Zaproponowane rozwiązanie wychodzi naprzeciw oczekiwaniom naszych klientów, obywateli mniejszych miast.

Jeśli chodzi o WORD, to niektóre z nich miały oczywiście pomysły, aby egzaminy były prowadzone tylko w dużych miastach, takich jak na przykład Warszawa lub Wrocław. Ja urodziłem się we Wrocławiu i tam też zdawałem mój egzamin na prawo jazdy. Jednak od tamtego czasu bardzo dużo się zmieniło i w wielu innych miastach przybyło znacząco samochodów oraz wprowadzono specjalne komunikacyjne rozwiązania. Jeżeli w tych miastach są spełnione ustawowe wymogi, jeśli chodzi o infrastrukturę, to moim zdaniem ich mieszkańcom należy umożliwić zdawanie egzaminów teoretycznych. Niech zdają egzamin w swojej miejscowości.

Jeśli jednak chodzi o kategorie E do B, to faktycznie, nie wszystkie ośrodki byłyby chyba w stanie spełnić wymagane kryteria. Jeśli tak będzie, to mówiąc najprościej, nie będą realizowały zapisu przewidzianego w nowelizacji. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Rozumiem, że pan dyrektor niejako zgodził się z propozycją autorów nowelizacji, ale jednocześnie zasiał wśród nas wątpliwość odnośnie egzaminowania na kategorie E do B, czyli na TIR. Musimy tę wątpliwość wziąć po uwagę.

Czy ktoś z ekspertów zechciałby się odnieść do kwestii poruszonej przez pana dyrektora? Wprawdzie wszyscy jesteśmy ekspertami, posłowie także, ale zależy mi przede

wszystkim na opinii naszych gości. Czy jest prawdą, że faktycznie może powstać zagrożenie, iż nowelizacja sprawi, że w małych miasteczkach, ze względu na natężenie ruchu, egzaminowany będzie miał bardzo ułatwione zadanie na egzaminie? Czy zechcielibyście się państwo jakoś odnieść do tego zagadnienia? Pani poseł jako pierwsza? Bardzo proszę.

Poseł Ewa Drozd (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Nie bardzo rozumiem obawy pana dyrektora. Przypominam, że rozmawialiśmy o tym już wielokrotnie. Jakoby nie wiadomo, o jakich miastach mówimy, ale w rzeczywistości jest inaczej. Dokładnie wiemy o czym mówimy, ponieważ ustawa precyzyjnie określa, jakie to mają być miasta, jaką muszą posiadać infrastrukturę itd. Dodatkowo stosowną uchwałę musi podjąć sejmik, a zatem dokładnie wiadomo, w którym mieście będą się odbywały egzaminy. Pod decyzją podpisuje się także marszałek.

Jak zapewne pan dyrektor dobrze wie, nie w każdym wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego takie oddziały powstały. Widocznie nie było potrzeby. Tam, gdzie one jednak powstały, to przez minione cztery lata nie słyszałam jakichkolwiek skarg ani nie zetknęłam się z jakimikolwiek zdarzeniami, które świadczyłyby, iż egzaminy odbywają się w niewłaściwych warunkach. Nie znam ani jednej takiej sytuacji.

Chcę pana dyrektora także poinformować, że na początku było wiele obaw o to, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego upadną, kiedy zaczniemy tworzyć ich filie i oddziały. Nie twierdzę, że akurat pan dyrektor zgłaszał takie obiekcje, ale obawy na pewno były. Jednak na razie wszystkie wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego funkcjonują i nie ma chyba żadnych zagrożeń, jeśli chodzi o ich dalsze działanie. Przynajmniej ja o takich zagrożeniach nie słyszałam. Jedyne zagrożenie dla WORD to brak osób chętnych do zdawania egzaminów.

Jeśli chodzi konkretnie o kategorię B+E, o której mówił pan dyrektor, to pragnę zauważyć, że nie wszystkie filie, czy też oddziały, będą zobligowane do przeprowadzania tych egzaminów. My tworzymy jedynie fakultatywną możliwość. Są miasta, które są odpowiednio przygotowane, dysponują polami manewrowymi, odpowiednią infrastrukturą i koniecznym natężeniem ruchu drogowego. Trzymając się przykładu Głogowa, do którego nawiązał pan dyrektor, chcę powiedzieć, że jeśli przejechałby pan przez to miasto, to naliczyłby mnóstwo TIR. Poza tym, w Głogowie znajduje się chyba największe rondo w Europie. Nie każde polskie miasta wojewódzkie, łącznie z tymi największymi, spełniają wymogi na poziomie Głogowa. Dlatego uważam, że pańskie obawy są nieco na wyrost. Bardzo proszę, abyśmy pochylili się nad wniesionym projektem. Nie wykluczam, że ma on jakieś wady, ale warto o nim dyskutować i przedstawiać obywatelom możliwości, które projekt w sobie zawiera.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Jako przewodniczący skorzystam z przywileju i sam sobie udzielę głosu. Mam pytanie, na które być może będzie w stanie odpowiedzieć pan dyrektor, ponieważ ma doświadczenie w tej dziedzinie. Czy z tytułu funkcjonowania filii generujemy większe koszty? Jakie są te koszty? Rozumiem bowiem, że skoro filia działa w mieście powiatowym, powiedzmy X, to wymaga ona wynajęcia odpowiedniego pomieszczenia, należy posiadać stosowny system komputerowy, muszą być zatrudnieni ludzie itd. Jak to wszystko wygląda w praktyce? Kto za to płaci?

Dyrektor WORD w Jeleniej Górze Robert Tarsa:

Postaram się odpowiedzieć na pytania pana przewodniczącego i wyjaśnić niektóre kwestie. W przypadku mojego WORD jest tak, że posiadamy aktualnie dwa ośrodki zamiejscowe, a mniej więcej za miesiąc otwieramy trzeci, w Kamiennej Górze. Z reguły jest tak, że ośrodek zamiejscowy powstaje nie tyle z potrzeb danego WORD, ale ze względu na potrzeby mieszkańców danego terenu. Zazwyczaj właściwe władze lokalne partycypują w kosztach utworzenia takiego ośrodka. Tak było w przypadku Bolesławca, w przypadku Głogowa i tak będzie również, jeśli chodzi o Kamienną Górę.

Ponieważ jesteśmy w trakcie tworzenia ośrodka w Kamiennej Górze, to posłużę się przykładem tego miasta, ponieważ, jak to się mówi, wszystko mam na świeżo w pamięci. Burmistrz Kamiennej Góry i jednomyślnie rada miasta, niezależnie od opcji politycz-

nych, podpisali się pod decyzją o utworzeniu ośrodka terenowego WORD. Samorządowcy zdecydowali, że użyczą nieodpłatnie pomieszczenia, w których znajdą się sale egzaminacyjne oraz na własny koszt przygotują plac manewrowy na kategorię B. W Kamiennej Górze o tę właśnie kategorię chodzi, mimo, że ustawa daje możliwości egzaminowania na kategorię A i B, na razie będziemy prowadzić egzaminy tylko na kategorię B. Koszt, który ponosi wojewódzki ośrodek ruchu drogowego, to zakup komputerów i mebli oraz zatrudnienie w początkowej fazie pracownika do biura obsługi klienta. Jeżeli chodzi o egzaminatorów, to egzaminy prowadzą osoby, które są już zatrudnione w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Jeleniej Górze. Z tego tytułu nie ponosimy więc żadnych dodatkowych kosztów. Stan faktyczny jest taki, iż wszystko staramy się wykonać przy minimalnym nakładzie kosztów z naszej strony, czyli WORD, natomiast przy relatywnie dużym zaangażowaniu władz lokalnych. Tak to wyglądało w dwóch przypadkach: Bolesławca i Głogowa, i tak też będzie w trzecim przypadku, tzn. w mieście Kamienna Góra. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję za to wyjaśnienie. Bardzo proszę, pan dyrektor z Krosna.

Dyrektor WORD w Krośnie Ryszard Siepietowski:

Jeśli można, to jedna mała uwaga do tego, co powiedział przedmówca. Szanowny pan dyrektor zapomniał wspomnieć o opłacie do PWPW za oprogramowanie dla oddziału. Wynosi ona 8 tysięcy złotych miesięcznie.

Dyrektor WORD w Jeleniej Górze Robert Tarsa:

Jeżeli wolno mi od razu odpowiedzieć…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Chwileczkę, panie dyrektorze. Ja udzielam głosu. W tej chwili ma pan głos. Bardzo proszę.

Dyrektor WORD w Jeleniej Górze Robert Tarsa:

Jeśli chodzi o dodatkowe koszty oprogramowania, to jestem po negocjacjach z PWPW. Koszty oprogramowania są ustalane indywidualnie. W naszym przypadku będą one adekwatne do wielkości oddziału, czyli niższe.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa ekspertów chce się jeszcze teraz wypowiedzieć? Nie widzę zgłoszeń, a zatem proponuję chwilę wytchnienia od dyskusji specjalistów i poproszę pana ministra o ustosunkowanie się do dotychczas poruszonych kwestii. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, zacznę od przekazania dwóch podstawowych informacji, które moim zdaniem są niezbędne podczas dyskusji na temat projektu ustawy z druku nr 348, który został zgłoszony przez grupę posłów. Proszę państwa, aktualnie zdawalność państwowego egzaminu teoretycznego w skali całego kraju wynosi ok. 50%. Egzamin praktyczny zdaje ok. 33% zdających. O ile zdawalność egzaminu teoretycznego w ostatnich latach wzrosła, o tyle zdawalność egzaminu praktycznego utrzymuje się nadal na poziomie 33% od wielu lat. Można powiedzieć, że jest to stały procent zdających. Taki stan faktyczny nas nie zadowala, ponieważ świadczy on o tym, że albo jest niewłaściwie prowadzony w Polsce proces szkolenia kierowców, albo sposób egzaminowania jest nieadekwatny do potrzeb, a co za tym idzie nie spełnia zadania. Jeśli zdający egzamin zalicza go statystycznie dopiero za trzecim razem, to albo była ona źle szkolona, albo egzaminy są prowadzone zbyt rygorystycznie. Trzeciego wyjścia nie ma.

W związku z powyższym, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa podjęło działania polegające na całościowym zbadaniu systemu szkolenia i egzaminowania kierowców. W tym celu 5 sierpnia 2016 r. został powołany zespół doradczy do spraw szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzenia egzaminu państwowego na prawo jazdy. Zespół pracuje i są już pierwsze efekty jego pracy. Mamy nadzieję, że zamienią się one w projekt ustawy. Jesteśmy tego bardzo bliscy.

Projekt ustawy, który stanowi dziś przedmiot obrad Wysokiej Komisji, jest niewątpliwie próbą rozwiązania pewnego problemu. Zgadzam się z wnioskodawcami, że jest to próba przybliżenia i ułatwienia dostępu obywatelom do egzaminu. Jest to fragment pewnej całości, fragment systemu, który należy poprawić. Jednak, i mówię to z pełnym przekonaniem, potrzebujemy w tej dziedzinie zmian daleko idących. Mam na myśli zarówno sposób nauczania kierowców, jak i ich egzaminowania. Przygotowujemy zmiany przepisów w tym zakresie. Obejmą one proces egzaminacyjny. Różne propozycje w tym obszarze były zgłaszane przez środowisko. Co kilka lat mamy zresztą do czynienia z nowelizacją przepisów, gdyż w ten sposób rządzący odpowiadają na postulaty zgłaszane przez bezpośrednio zainteresowanych. Moim zdaniem, dziś znaleźliśmy się już na takim etapie zmian, że kolejne postulaty prowadzą do tego, aby potraktować je całościowo i przekształcić w projekt nowej ustawy. Taka ustawa powinna w sposób o wiele bardziej szczegółowy regulować całość zagadnienia niż rozpatrywany projekt z druku nr 348. Mam na myśli zarówno kwestie związane ze szkoleniem, jak i z egzaminowaniem kandydatów na kierowców.

Zbliżam się do podsumowania mojego wystąpienia, bo jak rozumiem zarówno pan przewodniczący, jak i Wysoka Komisja oczekuje na konkluzję z mojej strony. Szanowni państwo, przedłożony projekt posiada swoją wartość, ale proszę wziąć pod uwagę, kieruję te słowa pod adresem Wysokiej Komisji, że rząd, tzn. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa przygotowuje całościową zmianę ustawy dotyczącej kształcenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Oczywiście dyskusja jest cały czas otwarta. Jeżeli ktoś z państwa ma pytania do pana ministra lub do pani poseł reprezentującej wnioskodawców, to bardzo proszę.

Proszę, pani poseł Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Panie ministrze, czy mógłby nam pan powiedzieć, jak wygląda harmonogram prac w resorcie, jeśli chodzi o nową ustawę. Mam na myśli konkretne terminy. Jak pan przewiduje, kiedy zostaną wprowadzone pod obrady Sejmu przepisy, o których pan mówił? Czy resort określił może termin, kiedy przepisy mogłyby zostać uchwalone? To pytanie do pana ministra Szmita.

Druga rzecz, dla której poprosiłam o głos, to mała uwaga. Zgodnie z tym, co powiedziała pani poseł Ewa Drozd, przedłożona propozycja ma charakter fakultatywny. Oznacza on, że jeżeli pan dyrektor WORD będzie miał problemy z wynegocjowaniem niższych cen lub jakiekolwiek inne problemy organizacyjne, nie wprowadzi tego rozwiązania na swoim terenie. Natomiast jeżeli dyrektor innego WORD będzie w stanie proponowane rozwiązania wdrożyć, to je wdroży. Wszystko wymaga oczywiście decyzji sejmiku i zgody osób decyzyjnych, w tym także tych, które odpowiadają za kwestie finansowe i dlatego nie dostrzegam żadnych realnych przeszkód, które uniemożliwiałyby wprowadzenie proponowanych przepisów. Dyrektorzy wojewódzkich ośrodków skorzystają z nich, jeżeli uznają, że takie działanie jest uzasadnione lub po prostu z nich nie skorzystają.

Proszę moje uwagi potraktować jako pewne wątpliwości, które pojawiły się w trakcie dyskusji. Pana ministra proszę z kolei o odpowiedź na pytanie o przewidywany termin zmiany ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowna pani poseł, sądząc na podstawie zaawansowania prac wydaje mi się, że projekt ustawy, o którą pani pytała, powinien wpłynąć do Sejmu do końca bieżącego roku.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Widzę kolejne zgłoszenia do dyskusji. Pan poseł Weber, bardzo proszę. Dodam tylko, że pan poseł był kiedyś dyrektorem wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, informacja, którą podzielił się z nami pan minister Szmit, że trwają prace nad kompleksową nowelizacją ustawy o kierujących pojazdami, która m.in. zmieni system nauczania i egzaminowania przyszłych kierowców, jest niezwykle istotna. Dlatego uważam, że powinniśmy dziś debatować nad projektem ustawy wniesionym przez grupę posłów, uwzględniając to, o czym poinformował nas pan minister.

Proszę państwa, nie jestem zwolennikiem częstego nowelizowania prawa. Tymczasem ustawa o kierujących pojazdami, ale również ustawa Prawo o ruchu drogowym, która przecież dotyka kwestii, o jakich dziś rozmawiamy, są dość często nowelizowane. Normalnemu człowiekowi jest z tego powodu trudno połapać się w gąszczu przepisów. Nawiązując do słów pana ministra mam pytanie, które dotyczy tzw. okresu próbnego dla kierowców, jaki został wprowadzony w 2013 r. Przede wszystkim istotne jest to, że on nadal nie funkcjonuje, ponieważ stale odraczane jest jego wejście w życie. Niemniej, w ustawie o kierujących pojazdami w art. 91-94 mamy do czynienia ze swoistą nowością. Ustawodawca określił każdego kierowcę, który uzyskuje prawo jazdy kategorii B, jako kierowcę na okresie próbnym. Zobowiązał go również do odbycia szkolenia teoretycznego i ćwiczeń praktycznych, które miałyby się odbywać w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego. Szkolenie praktyczne jest dopuszczalne także w ośrodkach prywatnych. Jeśli naszym celem są ułatwienia dla przyszłych kierowców, to powyższa propozycja z pewnością nie jest ułatwieniem. Zwracam na to waszą uwagę, szanowni państwo. Młodzi kierowcy muszą bowiem stawić się w dwóch różnych ośrodkach, aby móc odbyć szkolenie i zaliczyć kurs. To po pierwsze. Po drugie, muszą oni wyasygnować dodatkowe środki finansowe.

Rozporządzenie pana ministra Nowaka z czerwca 2013 r. określa, że jeśli chodzi o wspomniane środki dodatkowe, to konieczne jest opłacenie kursu teoretycznego kwotą 100 zł oraz zapłata 200 zł za szkolenie praktyczne. Czy to jest wyjście naprzeciw oczekiwaniom kierowców? Moim zdaniem, nie. Nie jest to także pójście na rękę tym, którzy płacą najczęściej za kursy i egzaminy młodych kierowców, tzn. ich rodzicom, bo to oni najczęściej ponoszą koszty zdobycia prawa jazdy przez swoje dzieci. Jest to kolejne uderzenie po kieszeni obywateli, którzy starają się o prawo jazdy.

Nie chcę się teraz odnosić do innych zapisów dotyczących okresu próbnego, tzn. zielonego listka, ograniczenia prędkości, braku możliwości wykonywania zawodowej pracy kierowcy itd. Ma to swój sens i uzasadnienie. Dyskusja o tych sprawach także by się jednak przydała, ale nie wiążą się one bezpośrednio z konsekwencjami finansowymi dla początkujących kierowców. Z finansami wiążą się jednak, i to bardzo mocno, zarówno kurs, jak i dodatkowe szkolenia. Dlatego powtarzam jeszcze raz: 300 zł za dodatkowy kurs i za szkolenie to chyba zbyt wiele. Młody człowiek jedzie trzy razy na płycie poślizgowej, bo tak nakazuje rozporządzenie, i spędza 1,5 godziny na wykładzie w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego. W praktyce nic ze szkolenia i kursu nie wynosi, ale 300 zł zapłacić musi.

Moje pytanie kieruję do pana ministra. Czy przepisy ustawy o kierujących pojazdami, które w tej chwili są odroczone i zgodnie z obecnie obowiązującą ustawa mają wejść w życie od lipca 2018 r. ze względu na opóźnienia w CEPIK 2.0, znajdują się w sferze zainteresowań komisji, która zajmuje się przygotowaniem nowelizacji ustawy i uporządkowaniem zagadnienia kursów i egzaminów na prawo jazdy? Uważam, że jeśli nie teraz, to na pewno w przyszłości może być to bardzo poważny problem oraz duże utrudnienie i ograniczenie dla osób, które zechcą posiadać prawo jazdy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panu posłowi. Jak państwo zauważyliście, w tym momencie nastąpiło delikatne rozszerzenie dzisiejszego porządku obrad. Nie wiem, czy pan minister zechce się odnieść do poruszonego zagadnienia, ale jeżeli tak, to bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, rzeczywiście obowiązuje dziś nakaz, chociaż ciągle nie wszedł on w życie ze względu na problemy z systemem CEPIK. Mam na myśli

to, o czym mówił pan poseł Weber, czyli obowiązek odbycia kolejnego szkolenia po zdaniu egzaminu na prawo jazdy pomiędzy czwartym a ósmym miesiącem od momentu wystawienia dokumentu. Jeżeli dana osoba nie popełniła żadnego wykroczenia, to nie ma chyba merytorycznego powodu, aby podlegała kolejnemu szkoleniu. Jeśli uznamy, że takie szkolenie powinno jednak mieć miejsce, to równie dobrze możemy wyznaczyć trzy albo cztery okresy, po upływie których kierowcy powinni się doszkalać. Być może jest to jakieś rozwiązanie, tylko nie wiem, z jakim przyjęcie społecznym by się spotkało jego wprowadzenie do ustawy. Nie wiem, czy taki przepis miałby jakikolwiek sens. Ten problem jest jednym z zagadnień, które są aktualnie przez nas analizowane. Będziemy się głęboko zastanawiać, co z tym fantem zrobić.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Ponownie pani poseł Drozd, bardzo proszę.

Poseł Ewa Drozd (PO) – spoza składu Komisji:

Chciałabym powrócić do ustawy, o której dzisiaj dyskutujemy. Mam w związku z tym pytanie do pana ministra. Jest rzeczą zrozumiałą, że pracujecie nad poprawą wyników egzaminacyjnych na prawo jazdy. Sprawa jest jasna i chyba wszyscy przyklaśniemy takiemu podejściu. Rozumiem, że moglibyśmy o tej kwestii teraz dyskutować, jeżeli zamierzalibyśmy wprowadzić rewolucję w przepisach, a rząd wiedziałby, że za moment pojawią się jakieś nowe regulacje. Tymczasem to, co my proponujemy, to jedynie kosmetyczna korekta. Ona nie wprowadza niczego nowego ani wielkiego. Poszerza jedynie katalog działania opierając się na tym, co już w przepisach funkcjonuje. Niczego nowego nie tworzymy tą nowelizacją. Zakładam, że skoro do dyrektorów WORD poszła informacja, o której mówił pan minister, to raczej trudno spodziewać się z ich strony masowej aktywności w zakresie, którego dotyczy nasza ustawa. Mają być przecież zmiany. Jednak aktualnie funkcjonuje ponad 30 oddziałów. Pozwólmy im realizować zadania. Zgodnie ze słowami pana ministra do końca roku ma być gotowy projekt ustawy, później czeka nas jednak jeszcze cała procedura legislacyjna. To wszystko musi potrwać i dlatego pytam, z jakich powodów nie chcemy w tym czasie przybliżyć ośrodków egzaminacyjnych do obywateli? Dlaczego mamy im nie dać szansy, aby chociaż przez najbliższy rok mogli skorzystać z tego, co de facto jest już stworzone? Odziały zamiejscowe przecież funkcjonują. Dlaczego nie zezwolić im zatem na poszerzenie zakresu działalności?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy pan minister zechce od razu odpowiedzieć? Zgłaszała się jeszcze pani poseł Sibińska.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

W takim razie zaczekam jeszcze z odpowiedzią.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Dziękuję. Nawiążę trochę do kontekstu wypowiedzi pani poseł Drozd i może panu ministrowi uda się odpowiedzieć łącznie na poruszone przez nas kwestie. Mam następujące pytanie: co pan w ogóle sądzi na temat proponowanej zmiany? Czy pańskim zdaniem jest ona zasadna? Jeśli jest zasadna i jeżeli przewiduje pan, że w pracach prowadzonych w resorcie taka możliwość zostanie stworzona, to co stoi na przeszkodzie, aby tę zmianę wprowadzić już w tej chwili, jeżeli analogiczny zapis ma być uwzględniony w projektowanych przyszłych przepisach ? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze, proponuję, abyśmy dali jeszcze szansę wypowiedzi panu posłowi Suchoniowi, który – jak widzę – zgłasza się od pewnego czasu, a później poprosimy o stanowisko resortu. Proszę, panie pośle.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, skoro pan minister jest tak uprzejmy i odpowiada na wszystkie pytania, to pozwolę sobie rozszerzyć

zakres naszej debaty o pewne dodatkowe kwestie. Cały czas, tak mi się wydaje, zastanawiamy się, w jaki sposób zwiększyć zdawalność egzaminów na prawo jazdy. Myślę, że jest na to bardzo prosty sposób. W tej chwili, po dwóch błędnie wykonanych czynnościach w trakcie egzaminu przez kandydata na kierowcę, egzaminator jest zobowiązany przerwać egzamin i wystawić ocenę negatywną. Czy ministerstwo rozważało, aby zwiększyć liczbę dopuszczalnych błędów, przynajmniej niektórych, takich jak przygotowanie do jazdy? Może mogłoby być ich trzy albo nawet cztery, zamiast dwóch? Wydaje się, że taka zmiana przyniosłaby dość szybki i wyraźny efekt, jeśli chodzi o zdawalność egzaminów. Nie wszystkie czynności, które wykonuje zdający egzamin, przekładają się bowiem od razu w bezpośredni sposób na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Niekiedy zupełnie proste błędy popełnione na początku egzaminu skutkują później negatywną oceną końcową. Jeszcze raz powtarzam więc pytanie, czy resort myśli o zwiększeniu puli dozwolonych błędów w trakcie egzaminu na prawo jazdy? Gdyby tak się stało, to jestem przekonany, że efekt byłby ekspresowy, jeśli chodzi o wzrost zdawalności, co dla wielu z nas byłoby niewątpliwie zadowalające. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze, proszę o stanowisko resortu.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Wysoka Komisjo, szanowny panie pośle, szanowna pani poseł, jeśli państwo pozwolicie, to rozpocznę od odpowiedzi na ostatnie pytanie, zadane przez posła Suchonia, które dotyczyło ewentualnej zmiany warunków egzaminu. Zmiana, o którą pan pytał, panie pośle, znalazła swój wyraz w rozporządzeniu o przeprowadzaniu egzaminów z października ubiegłego roku. O ile wcześniej było tak, jak powiedział poseł Suchoń, tzn. po dwóch błędach egzaminowanego, egzaminator był zobowiązany do przerwania egzaminu z wynikiem negatywnym, o tyle wspomniane rozporządzenie złagodziło dotychczasowe wymogi. Zgodnie z nim, po dwóch błędach egzaminator może przerwać egzamin. Jest to więc kwestia podlegająca ocenie. Można dyskutować, czy to lepiej, czy gorzej, ale fakt jest faktem, że po dwóch błędach egzaminator nie musi przerwać egzaminu i wystawić oceny negatywnej. Nie twierdzę, że jest to jakiś wielki przełom, ale niewątpliwie można powiedzieć, że zrobiliśmy pierwszy krok, aby nieco odejść od wcześniej obowiązującego rygoryzmu.

Teraz pytanie jest następujące: czy powinniśmy iść dalej w tę stronę, zgodnie z sugestią pana posła, że dopiero eliminuje trzeci, czwarty lub piąty błąd? To pytanie jest otwarte, ale myślę, że musimy postępować w tej sprawie bardzo ostrożnie. W końcu prawo jazdy jest dokumentem, który upoważnia do samodzielnego poruszania się po drogach ze wszystkimi tego konsekwencjami.

Przechodząc do odpowiedzi na pytania zadane przez panie posłanki, chcę powiedzieć, że staram się nie upubliczniać moich prywatnych opinii.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Pytałam pana jako ministra, a nie jako prywatną osobę.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Pytanie jednak brzmiało, co ja osobiście sądzę na ten temat. Przyjmuję wyjaśnienie pani poseł. Nie uchylam się od odpowiedzi, ale teraz nie jestem w stanie, ani nie posiadam takich możliwości, żeby rozstrzygać o ostatecznym kształcie projektu nowej ustawy, który powstaje w resorcie. Jeśli zaś chodzi o omawiany dziś projekt, to jest on inicjatywą poselską i Wysoka Izba zdecyduje, co dalej robić z tą propozycją. Zaznaczyłem wcześniej, że nie jest ona sprzeczna z naszym ogólnym myśleniem na ten temat, ale z przebiegu dyskusji, w której uczestniczymy wynika, że projekt rodzi jednak różne kontrowersje. Ponieważ nie jest to jednak projekt rządowy, ale poselski, to wypowiadam się tylko na jego temat, nie przesądzając o dalszych losach legislacyjnych. Decyzja odnośnie projektu z druku nr 348 spoczywa teraz w rękach szanownej Komisji, a ostatecznie zdecyduje Wysoka Izba. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę. Przypominam o przedstawieniu się.

Dyrektor WORD w Rzeszowie Janusz Stachowicz:

Janusz Stachowicz, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Rzeszowie. Szanowni państwo, panie przewodniczący, panie ministrze, jak już zauważono, zdawalność egzaminów od wielu lat utrzymuje się na takim samym poziomie. Chodzi mi o zdawanie zarówno egzaminów teoretycznych jak i praktycznych. Moim zdaniem, proponowane wyprowadzanie egzaminów do coraz mniejszych miejscowości nic nie wniesie do tej kwestii, a jedynie zwiększy potencjalne zagrożenie ze strony niedouczonych kierowców. Coraz częściej spotykamy się na co dzień z osobami, które posiadają wprawdzie prawo jazdy, ale boją się pojechać samochodem do większego miasta. Tacy kierowcy zdawali egzamin w małych miastach. Pani poseł twierdziła, że egzamin w małym mieście niczego nie zmienia. Chyba jednak zmienia. Wiem, że w tej chwili otwierają filię w Biłgoraju. Niby spełnia on formalne wymogi, ale prawda jest taka, że w godzinę można nauczyć się jeździć po nim na pamięć. Jeżeli będziemy nadal podążać w tym kierunku, to bezpieczeństwo w ruchu drogowym spadnie. Młodzi kierowcy w małych miastach będą po prostu jeździli na pamięć, ale w dużym mieście nie da się tego uczynić. Moim zdaniem, jeżeli zależy nam na wzroście zdawalności egzaminów, to przede wszystkim powinniśmy skoncentrować się na podniesieniu poziomu szkolenia przyszłych kierowców. Tak to wygląda z naszej perspektywy, ze szczebla WORD. Przenoszenie egzaminów do coraz mniejszych miast niczego nie załatwi, a wprost przeciwnie, wpłynie negatywnie na poziom bezpieczeństwa na polskich drogach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zanim oddam głos pani poseł, jeszcze pan dyrektor z Jeleniej Góry. Bardzo proszę.

Dyrektor WORD w Jeleniej Górze Robert Tarsa:

Zgadzam się z ostatnim zdaniem mojego przedmówcy, czyli że poziom szkolenia wpływa na wyniki egzaminów. Nikt chyba nie ma wątpliwości, że tak jest. Chciałbym jednak zwrócić uwagę na jedną rzecz. Państwo posłowie możecie nie posiadać wystarczającej wiedzy o tym, jak wygląda egzamin w mniejszym mieście. Chodzi o to, że w dużym mieście istotny wpływ na realizację programu jazdy egzaminacyjnej wywierają korki. Na początku dzisiejszego posiedzenia przewodniczący żartował, że minister dzielnie przebija się przez korki. Właśnie ze względu na wspomniane korki egzamin w dużym mieście jest ograniczony w znacznym stopniu natężeniem ruchu. Prosty przykład. Polecenie egzaminatora brzmi: na najbliższym skrzyżowaniu skręcamy w prawo. W mniejszym mieście egzaminowany z reguły przejeżdża takie skrzyżowanie na pierwszej zmianie świateł, w najgorszym razie na drugiej. W dużym mieście jest to niekiedy nawet trzecia zmiana świateł. Gdybyśmy policzyli przejechane kilometry w trakcie egzaminu, to przekonalibyśmy się, że osoba egzaminowana w mniejszym mieście przejeżdża znacznie więcej kilometrów niż zdający egzamin w dużym mieście. Dzięki temu ma ona niby więcej możliwości popełnienia błędu, ale z drugiej strony może w pełniejszy sposób pokazać egzaminatorowi swoje umiejętności. W trakcie egzaminu przejeżdża bowiem kilka skrzyżowań a nie jedno lub w najlepszym razie dwa.

Z urodzenia jestem Wrocławianinem i we Wrocławiu zdawałem egzamin na prawo jazdy. Od wielu lat mieszkam jednak w Jeleniej Górze i mogę z pełną odpowiedzialnością potwierdzić, że warunki nauki jazdy w mniejszych miastach są takie, oczywiście o ile nie popadniemy w jakieś skrajności i nie będziemy uczyć i egzaminować w naprawdę małych miasteczkach, że na przykład kierowcy z Jeleniej Góry, czy z Głogowa wcale nie boją się przyjeżdżać do Warszawy. Spokojnie radzą sobie w stolicy, ale nie tylko, również dają radę w Monachium i wielu innych europejskich miastach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pani poseł Ewa Drozd, bardzo proszę.

Poseł Ewa Drozd (PO) – spoza składu Komisji:

Chciałabym niejako uzupełnić wypowiedź pana dyrektora WORD z Jeleniej Góry. Nie wiem dlaczego, ale mam wrażenie, że rozmawiamy tak, jakbyśmy mieli dopiero tworzyć ośrodki zamiejscowe. Przecież tak nie jest. Zostały one utworzone w 2013 r., a więc funkcjonują już cztery lata. Proszę mi zatem odpowiedzieć na pytanie, czy w związku z tym zwiększyła się w jakiś drastyczny sposób liczba kolizji drogowych? Jeśli chodzi o mnie, to egzamin na prawo jazdy zdawałam w Głogowie, ale świetnie poruszam się po Wrocławiu i po Warszawie. Tymczasem moja córka zdawała egzamin w Poznaniu, a nie potrafi jeździć nawet po Głogowie. To tyle, zamiast konkluzji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, proszę o spokój. Kontynuujemy dyskusję. Zauważyłem jeszcze zgłoszenie pani poseł Wielichowskiej. Bardzo proszę.

Poseł Monika Wielichowska (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, odniosę się jeszcze raz do słów, które wypowiedział pan dyrektor WORD w Rzeszowie. Panie dyrektorze, idąc pana sposobem rozumowania doszlibyśmy wreszcie do wniosku, że im mniejsze miasto, tym gorszy kierowca. Skoro tak, to może wyjściem byłoby przeniesienie egzaminów np. do Nowego Jorku? Wtedy powinniśmy mieć tylko samych superkierowców.

Jeżeli nie chce pan stworzyć ludziom dodatkowych możliwości, to nie musi pan tego robić. Proponowane przez nas przepisy wcale pana do tego nie zmuszają. Powtórzę jeszcze raz: one są fakultatywne, a nie obligatoryjne. Z pewnością jednak mają na celu ułatwienie Polakom zdania egzaminu na prawo jazdy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, pani poseł. Czy ktoś z państwa chciałby się jeszcze wypowiedzieć? Pan Zientarski, bardzo proszę.

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia KIEROWCA.PL Włodzimierz Zientarski:

Chciałem przepuścić pana posła, bo zauważyłem, że był trochę pominięty, ale skoro pan przewodniczący wskazał na mnie, to pozwolę sobie zabrać głos. Szanowni państwo, muszę wam powiedzieć, że obserwując przez wiele lat debaty w komisjach nie przypuszczałem, że ta dzisiejsza będzie taka łagodna. Pan minister Szmit, człowiek nadzwyczajnej łagodności, przez cały czas sprawiał wrażenie osoby, która bardzo uważnie, zresztą słusznie, wsłuchuje się w wypowiadane opinie. Pan minister nie chciał też zająć jednoznacznego, twardego stanowiska. Tymczasem ja, jako przedstawiciel strony społecznej, oczekiwałbym od członków rządu postawy bardziej zdecydowanej.

Moi drodzy, pamiętajcie, że w ostatnich latach motoryzacja bardzo się zmieniła. Ona jest zupełnie inna niż ta, która istniała cztery czy pięć lat wcześniej. Wynika to z rozwoju technologii. Do użytku wchodzą samochody bez kierowcy, mówimy o różnych rzeczach autonomicznych itd., a my zastanawiamy się, czy pozwolić ludziom pojechać do innego miasta zdawać egzamin na prawo jazdy.

Moim zdaniem sedno tkwi gdzie indziej. Panie ministrze, powołujecie jako resort zespoły, które mają za zadanie np. przygotować nowe programy szkoleniowe dopasowane do współczesnej rzeczywistości. Jeśli jednak spoglądam na skład niektórych z tych komisji, to czasami zastanawiam się, czy one mają w ogóle jakiekolwiek szanse, aby spełnić swoje zadanie? Uważam, że trzeba wsłuchiwać się zarówno w głos ekspertów, jak i w głos społeczeństwa. Jeżeli bowiem w składzie komisji, która ma opracować nowe programy szkolenia, znajdują się osoby, które prowadzą szkolenia obecnie, to raczej trudno oczekiwać, że zaprezentują krytyczny stosunek do tego co robią teraz, bo musieliby przyznać się, że robią źle to, co robią. Przecież ci ludzie z tego żyją i cały czas posługują się metodami, które opracowano dawno temu. Przykład. Jako stowarzyszenie napisaliśmy pismo do ważnego dyrektora z prośbą o to, aby poddał społecznej ocenie wyniki prac komisji. Tak się zresztą wcześniej umawialiśmy. I co? Dostaliśmy odpowiedź, która rzuciła mnie na kolana. Szkoda, że nie mam jej ze sobą. W każdym razie ów dyrektor napisał coś takiego, że chce nas poinformować, iż zespół, który zajmuje się ta problematyką, jest zespołem, którego nie obowiązują żadne terminy, a jak prace się skończą, to zostaniecie

państwo o tym ewentualnie poinformowani itd. Pomyślałem sobie wówczas tak: prace trwają już rok, od roku jacyś ludzie debatują o tym, jak zmienić system szkolenia kierowców, a przecież to powinien być fundament naszego myślenia i dalszego działania. W jaki sposób to zmienić? Mój kolega przed chwilą zauważył, że w dyskusji brakuje jednego ważnego elementu – myślenia o naszych dzieciach i wnukach. To ich należy szkolić.

W związku z tym mam jeden apel do państwa. Kiedyś miałem okazję powiedzieć to panu ministrowi Adamczykowi. Powiedziałem wtedy, że jeśli PiS jest rzeczywiście organizacją stanowczą, a widzimy, że jeśli chodzi o politykę to potrafi walnąć pięścią w stół, to dlaczego w tej sprawie jest taki niezdecydowany? Stąd prośba do pana, panie ministrze. Niech pan przestanie być wreszcie taki łagodny i nie mówi cały czas proszę bardzo. To nie o to chodzi. Moim zdaniem zmotoryzowani Polacy oczekują bardzo mocnych i stanowczych działań, które przeorają świadomość społeczną. Dziś nie da się już wszystkiego przypudrować.

Jeśli spojrzymy na ostatni raport o stanie bezpieczeństwa w roku ubiegłym, to okaże się, że jest on bardzo niewesoły. Jaki stąd wniosek? Trzeba coś wreszcie zrobić. Prośba do państwa jest jednak następująca: Wysoka Komisjo, niech to zostanie zrobione w nowoczesny sposób. Nie kłóćmy się o 100 zł wydane tam czy tu. Nie opowiadajmy tego typu historii, że coś kosztuje. Wiem, że dyrektor WORD obawia się, że ludzie nie będą mieli wystarczającej ilości pieniędzy, rozumiem to, ale oczekujemy na zmianę naprawdę merytoryczną. Najpierw to ustalmy, a dopiero później zastanowimy się, ile to będzie kosztować. Tu jest pies pogrzebany. Nasze myślenie, a przede wszystkim państwa myślenie, musi wybiegać w przyszłość. Jeżeli PiS twierdzi, że chce rządzić kolejną kadencję, to de facto sam sobie teraz układa warunki tego rządzenia. Dlatego już teraz powinien myśleć o tym, jakich ludzi będzie miał na drogach. O to do państwa apeluję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. pan poseł Paul, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Paul (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, chciałbym odnieść się do kilku kwestii, które zostały poruszone przez przedmówców. Między innymi pojawił się temat egzaminów. W tej chwili jest nieco łatwiej, ponieważ kiedyś egzamin kończył się po drugim błędzie, a teraz może być nawet tych błędów trzy, a egzamin i tak nie musi się z automatu zakończyć. Uważam jednak, że to niewiele pomoże. Bo tak naprawdę nieważne jest, czy ktoś będzie miał trzy czy cztery błędy i zda lub nie zda egzaminu. Ważne jest tylko to, czy taka osoba będzie potrafiła jeździć samochodem. Dlatego musimy zacząć rozwiązywać problem od kwestii szkolenia, a nie od tego, jak ma wyglądać egzamin. Ktoś może mieć prawo nawet do dziesięciu błędów, a i tak nie będzie nadawać się na kierowcę, bo egzaminu nie zaliczy.

Szanowni państwo, należy wziąć pod uwagę jeszcze jedną ważną rzecz. W tej chwili w naszych szkołach jest poważny problem, jeśli chodzi o zrobienie karty rowerowej. Od tego zacznijmy. Uczeń ma problemy z wyrobieniem karty rowerowej. A zatem to, do czego się dziś przymierzamy, powinniśmy zacząć od samego początku, od szkoły podstawowej, żeby były w niej normalne zajęcia. W tej chwili obserwuję, jak ładnie rozwija się pierwsza pomoc. Już przedszkolaki uczone są sztucznego oddychania i tego, gdzie i jak mają zgłosić, jeśli widzą pożar itd. Natomiast to, co się dzieje z przepisami ruchu drogowego, to zupełnie inna historia. Temat przepisów ruchu drogowego u nas nie istnieje. Dlatego powinniśmy zacząć od podstaw.

Na zakończenie chciałbym jeszcze zadać pytanie panu dyrektorowi WORD chyba z Jeleniej Góry, jeżeli się nie mylę. Chodzi mi o ten WORD, który ma dwa lub trzy ośrodki filialne. Proszę mi powiedzieć, jakie są wyniki egzaminów w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego, a jakie w jego filiach? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę o odpowiedź, panie dyrektorze.

Dyrektor WORD w Jeleniej Górze Robert Tarsa:

Szanowni państwo, na rynku świadczonych usług rywalizujemy przede wszystkim ich poziomem. Egzaminy w ośrodku macierzystym i w filiach przeprowadzają ci sami egzaminatorzy. Stąd zdawalność egzaminów we wszystkich miastach jest na bardzo zbliżonym poziomie. Pan minister powiedział, że w skali kraju wzrósł odsetek osób zdających egzaminy teoretyczne. Faktycznie, obserwujemy trend wzrostowy w tej dziedzinie. Jest on zauważalny. Wynika to poniekąd z faktu, że pytania stają się coraz bardziej sensowne i chyba coraz łatwiej jest na nie odpowiadać. Bardzo często biorę udział w egzaminach teoretycznych, praktycznie codziennie i na bieżąco obserwuję, co się dzieje. Jeżeli chodzi natomiast o egzamin praktyczny, to w naszych wszystkich ośrodkach mamy największą zdawalność na Dolnym Śląsku. Sięga ona nawet 45%. Staramy się systematycznie podnosić zdawalność. Zależy nam na satysfakcji zdających, ale z drugiej strony ściśle przestrzegamy instrukcji egzaminowania, a naszym zasadniczym celem jest to, aby nie wyjechała na drogę osoba, która będzie stanowiła zagrożenie dla samej siebie i dla innych użytkowników. Są to podstawowe warunki brzegowe i dylemat każdego egzaminatora. Chodzi o to, aby po egzaminie egzaminator mógł z osobą, która zdała egzamin, wsiąść spokojnie do samochodu i pojechać do innego miasta. Byłoby to możliwe, gdyby egzaminowany od razu po egzaminie uzyskiwał tymczasowe uprawnienia. Teraz musimy poczekać, aż urząd wyda odpowiedni dokument.

Podsumowując, w moim WORD i w ośrodkach terenowych zdawalność egzaminów systematycznie rośnie, a w porównaniu z innymi ośrodkami na Dolnym Śląsku jest najwyższa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panu dyrektorowi. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę chętnych. W tej sytuacji bardzo dziękuję państwu za debatę. Stwierdzam zakończenie pierwszego czytania projektu ustawy z druku nr 348.

Szanowni państwo, informuję, że w tzw. międzyczasie usiłowałem skontaktować się z członkami prezydium, zarówno obecnymi na sali, jak i tymi, których dziś z nami nie ma. Stwierdzam, że nie zgłoszono wniosku o przeprowadzenie wysłuchania publicznego, a ponieważ działa stała podkomisja do spraw transportu drogowego, drogownictwa i lotnictwa wnoszę o niezwłoczne skierowanie projektu ustawy z druku nr 348 do rozpatrzenia przez tę podkomisję. Na sali jest obecny przewodniczący podkomisji, pan poseł Grzegorz Woźniak. Wydaje mi się, że takie działanie jest najwłaściwsze. Zwracam się teraz do pana ministra Szmita. Z jednej strony rząd prowadzi kompleksowe prace nad nową regulacją, a ten fragment, którym zajmowaliśmy się dzisiaj przekazujemy do podkomisji. Mam przy tej okazji prośbę do panów dyrektorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego o dostarczenie nam szczegółowych danych statystycznych. Podkomisja zajmie się ich analizą.

Czy ktoś z państwa jest przeciwny przedstawionej propozycji? Mam na myśli głos prezydium, który przedstawiłem przed chwilą po wcześniejszym kontakcie z członkami tego gremium. Podkreślam, że wolą wszystkich członków prezydium jest skierowanie projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami do dalszych prac w podkomisji właściwej do spraw drogownictwa. Czy ktoś jest przeciwny tej propozycji? Nie ma sprzeciwu. Dziękuję bardzo.

Informuję, że projekt ustawy z druku nr 348 kierujemy do dalszych prac w podkomisji. Jednocześnie przypominam, że wniosek o rozpatrzenie powyższego projektu wpłynął do Komisji w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu. Wobec rozpatrzenia projektu na dzisiejszym posiedzeniu wniosek ten jest bezzasadny.

Polecam przewodniczącemu podkomisji, aby ta zajęła się niezwłocznie projektem ustawy. Oczekujemy na pogłębione uwagi wsparte doświadczeniami poszczególnych województw, w których funkcjonują filie WORD. Efekty prac podkomisji zaprezentujemy na posiedzeniu Wysokiej Komisji, a następnie przekażemy panu ministrowi, który – na co liczę – w międzyczasie przedłoży nam gotowy projekt kompleksowych rozwiązań w zakresie egzaminowania na prawo jazdy.

Bardzo wszystkim dziękuję za udział w posiedzeniu. Panu ministrowi dziękuję za obecność, pani poseł Drozd za przedstawienie projektu ustawy w imieniu wnioskodawców. Mam nadzieję, że pani poseł jest usatysfakcjonowana decyzją Komisji.

Poseł Ewa Drozd (PO) – spoza składu Komisji:

Nawet bardzo, panie przewodniczący. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Stwierdzam, że wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie.